Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 3396 de 2003

Versión Taquigráfica N° 2173 de 2003

OBRAS NACIONALES O BINACIONALES O POR CONVENIOS NACIONALES O INTERNACIONALES, DENTRO DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES O TERRITORIALES DE LA REPÚBLICA

Modificación del artículo 154 de la Ley Nº 17.556

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de octubre de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Ricardo Castromán Rodríguez, Vicepresidente.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan Domínguez, Víctor Rossi, Julio C. Silveira y Stella M. Tucuna.

INVITADOS: Por el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) señores José Pedro Franco, Secretario General; Héctor Pedemonte, Adalio Silva Bordaborri, Julio César Pedemonte, Sergio Montaño y Aniceto Osores Sierra.

SEÑOR PRESIDENTE (Castromán Rodríguez).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida a una delegación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines integrada por los señores José Pedro Franco, Secretario de Relaciones, y los señores Héctor Pedemonte, Adalio Silva, Julio César Pedemonte, Sergio Montaño y Aniceto Osores. Habían solicitado ser recibidos por la Comisión y, como podrán ver, hay buena disposición para escuchar sus planteos. Posteriormente, la Comisión decidirá qué medidas tomar al respecto.

SEÑOR FRANCO.- Agradecemos a la Comisión que haya respondido con esta sensibilidad a nuestro planteo.

Queremos ser breves y concisos en dar nuestra opinión en torno a este proyecto que ha sido aprobado por el Senado, relativo a la derogación del artículo 154 de la Ley de Presupuesto. Esto se enmarca en esa línea de desregulación que se ha iniciado, por lo menos en los temas marítimos y del transporte marítimo y que se ha venido dando como parte de la flexibilización y desregulación en materia de fuentes de trabajo en distintos sectores de la producción del país.

Lo que hace este artículo es desregular la ley de protección del cabotaje de 1954, que establecía que nuestro país tenía el derecho de reglamentar todo lo que tiene que ver con la navegación por las aguas interiores, permitiendo por esta vía que empresas extranjeras puedan dragar nuestros ríos y las zonas de los puertos uruguayos.

Yo no me voy a meter en camisa de once varas y no voy a intentar desarrollar lo que significa para la Administración Nacional de Puertos y para el país tener dos dragas mucho más modernas que las que han estado haciendo el trabajo de dragado, que están paradas mientras se ha contratado a empresas extranjeras. El país cuenta con personal idóneo y con barcos que pueden hacer esa tarea, inclusive, con ahorro desde el punto de vista económico. De todas maneras, no vamos a entrar en ese tema, porque pensamos que hay material suficiente con todo lo que ha elaborado el SUANP e, inclusive, con lo que se ha promovido a nivel parlamentario.

Nos queremos referir a este tema, que afecta nuestra fuente de trabajo. La ANP, a través de una licitación, concedió a una empresa holandesa el trabajo de dragado. La draga adoptó bandera uruguaya; luego -seguramente, todos lo recuerdan- se incendió. Se dijeron algunas cosas que para algún distraído o para alguien que no está en este "metier" pueden resultar desconocidas. Por ejemplo, se señalaba como una de las cualidades de esta última draga que estuvo ahí -que trabajó con bandera panameña y tripulación de la Guyana o de las Antillas inglesas- que podía interrumpir el trabajo en un lugar y reiniciarlo en el mismo punto. Esto se dijo en una conferencia de prensa que brindó el Ministerio, el propio señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Sin embargo, todos sabemos que el GPS fue inventado hace muchos años y que cualquier embarcación que lo tenga puede hacer esto sin ninguna dificultad, es decir, interrumpir su trabajo en un lugar determinado del mar y reiniciarlo varias horas después en el mismo punto, porque este posicionamiento satelital lo permite. Estos son los argumentos que se han utilizado.

Concretamente, en lo que tiene que ver con este proyecto de ley, entendemos que más allá de poner freno a la desregulación que significa este artículo 154, pensamos que se hace justicia en el sentido de permitir que los trabajadores uruguayos, los marinos, podamos acceder a esa fuente de trabajo.

Cuando el proyecto se trató en el Senado algunos Senadores plantearon interrogantes con respecto a qué podría pasar en torno al llamado a licitación en el caso de que se estableciera que la empresa que licitara debía adoptar bandera uruguaya a priori. En la discusión en el Senado este aspecto quedó subsanado, pero queremos señalar la posición de los trabajadores. Nosotros decimos que la obligación de que las empresas adopten la bandera uruguaya a la hora de licitar podría representar una dificultad y que esto se podía resolver estableciendo que la empresa que gane, obligatoriamente deberá adoptar bandera uruguaya posteriormente, pero no antes, y con ello se garantiza el cumplimiento de las leyes del país en la materia.

En materia de tripulación, la Ley Nº 16.387, de embanderamiento, establece que el 75% del personal subalterno y el 75% de la oficialidad deberá ser de nacionalidad uruguaya. Estamos luchando para que se modifique el artículo 27 de la Ley Nº 13.833, concerniente a la pesca. Hay un proyecto de ley en ese sentido en la Comisión de Legislación del Trabajo de esta Cámara, que apoyamos, en el que se establece que tanto el personal subalterno como la oficialidad deberán ser 100% ciudadanos naturales o legales uruguayos. Pero, mientras tanto, la ley está vigente y, por lo menos, establecer que una vez otorgada la licitación el buque adoptará bandera uruguaya, asegura trabajo para los uruguayos.

Esto es muy importante en un gremio como el nuestro, en el cual el 80% de los barcos mercantes trabajan con bandera extranjera, de conveniencia, porque el país se ha quedado sin flota mercante. Actualmente, cuenta con no más de cuatro barcos de cabotaje y no tiene barcos de ultramar. En ese sentido, se aprobó la Ley Nº 16.387, cuya finalidad era flexibilizar para permitir la inversión, pero nosotros vemos que la montaña parió un ratón, porque acá durante largos años no hubo absolutamente ninguna inversión, y lo que vino ahora, el caso de El Ceibo, son adquisiciones menores. Se trata de un barco que era quimiquero y está destinado a ser búnker en la zona Alfa y en la bahía de Montevideo para dar combustible a otros barcos. Es un barco chico, que lleva un mínimo de tripulación, y no ha aportado absolutamente nada de inversión para el desarrollo de la marina mercante.

Yo voy a ir terminando; no sé si algún compañero quiere complementar la información. Lo que pensamos es que la vida ha demostrado que seguir desregulando las leyes que protegen nuestro cabotaje, nuestra marina mercante, en aras de una hipotética inversión, no ha dado los resultados que se decía que se buscaban. Por otro lado, desregular permitiendo que nuestros ríos y puertos sean dragados por dragas de bandera extranjera

ya es escandaloso, porque nuestros marinos están sentados en el muelle, viendo cómo el poco trabajo que hay es realizado por marinos de otras nacionalidades mientras el país pierde gente a la que le ha llevado años adquirir la profesión y ahora está desocupada.

Por otra parte, pensamos que esto se enmarca en la necesidad de que el Parlamento legisle en torno al desarrollo de la marina mercante, de modo de estimular en primera instancia todo lo relacionado con la producción. Nosotros pensamos, por ejemplo, en la producción maderera; en los últimos años, el desarrollo de la forestación nos ha llevado a tener más de 600.000 hectáreas forestadas. Lo que constatamos es que la estrategia definida es que esa producción -junto con la de cítricos y otras- salga por ferrocarriles privados hacia puertos privados, en barcos de terceras banderas, por ríos dragados por dragas de terceras banderas. Entonces, al país no le está quedando absolutamente nada.

Creemos que debería pensarse en una estrategia de desarrollo de la marina mercante que permitiera que toda la navegación fluvial pudiera ser utilizada por barcos uruguayos tripulados por marinos uruguayos. Esta es la opinión del sindicato.

Pensamos que si se diera un rápido andamiento a este proyecto de ley se descomprimiría la situación de desocupación que tenemos y tendríamos la posibilidad de acceder a los puestos de trabajo en materia de dragado en los ríos y en los puertos de nuestro país. A grandes rasgos, esta es la opinión del sindicato.

SEÑOR OSORES.- Yo integro el Ejecutivo del SUNTMA.

No quiero extenderme mucho. Todos sabemos que Uruguay tenía marina mercante estatal y privada. Desapareció la marina mercante estatal y quedó la privada, pero luego también desapareció la privada; pasaron banderas extranjeras multinacionales que nos dejaron sin trabajo. Los marinos mercantes hace ya muchos años que sabemos que cuando las empresas multinacionales vienen, nos dejan sin trabajo. Eso fue lo que pasó.

Con respecto a otro tipo de trabajos, podemos decir que hasta se han utilizado remolcadores para hacer el gasoducto, que fue un trabajo entre Argentina y Uruguay, y se utilizó un remolcador de bandera panameña en las costas uruguayas; no se usó ni un solo remolcador nuestro, y la ANP tuvo que arrendar después esos remolcadores, que estaban en manos de empresas privadas.

En el tema del dragado, una de esas dragas se utilizó en el dragado del Río de la Plata y el río Uruguay, pero no ha seguido de Nueva Palmira hacia arriba; desde Nueva Palmira hasta Paysandú o hasta Fray Bentos son pocos kilómetros los que hay que dragar. Como decía el señor Franco, evidentemente, las dragas que tiene Uruguay están en condiciones de hacerlo, pero ese es otro tema que él ya explicó.

Voy a referirme a las marinas mercantes. Tenemos claro que por ejemplo ANCAP maneja un promedio de 120.000 a 130.000 toneladas mensuales de crudo, que no son traídas en barcos de bandera uruguaya y nosotros no tripulamos esos barcos extranjeros. En todo esto no quiero extenderme porque el compañero fue muy concreto.

Le agradecemos a la Comisión que lo antes posible pueda hablar sobre la marina mercante y acerca del artículo 154; respecto de esta ley nosotros ya tenemos posición.

SEÑOR PEDEMONTE (don Héctor).- Quiero abundar en dos o tres cosas.

En primer lugar, queremos que la Comisión se entere de que esta empresa que está dragando el puerto es una de las que hacía el dragado en Colonia; en su momento, se llamaba Riovía S.A. e, inclusive, formé parte de la dotación humana que hizo toda la obra, desde 1987 hasta agosto de 1988. Lo menciono para que tengan los datos para relacionar las cosas.

Con respecto a la reserva de cargas que debe tener el país, creo que hasta infantil sería que yo tuviera que recalcar que todos los países crecen por su gran pulmón que es el mar; no es en vano que hoy vengan al puerto de Montevideo intereses extranjeros -como ocurría otrora en diversos lugares del país- a llevarse las pingües ganancias de un negocio redondo, porque tienen sus embarcaciones, sus puertos y hasta importan su comida. ¡Importan su propia comida! Hay un trabajo realizado hace muchos años sobre la cantidad de

puestos de trabajo que genera cada tripulante por el efecto multiplicador; se hablaba de cinco o seis, según las condiciones.

Además, es necesario poner sobre la mesa que organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional nos obliga a hacer cursos preceptivos de diferente índole -relaciones humanas, contaminación ambiental, etcétera-, y realmente nos deja pasmados. No tenemos marina mercante nacional; somos tan piratas como aquellos que vienen aquí, porque tenemos que preparar a los jóvenes que vienen al sindicato porque les gusta el mar -nosotros fuimos al mar porque nos gustaba y, además, porque nos pagaba- para que vayan de mercenarios a cualquier barco. Pero no es así como puede funcionar un país, una sociedad ni nada por el estilo.

Entonces, quiero decir que -como señalaban los compañeros- no sólo hay una historia de la participación de los trabajadores uruguayos en las embarcaciones del Estado o particulares, sino que hay una larga experiencia y una rica acumulación de datos que con un trabajo con el Poder Legislativo y con los organismos involucrados puede dar sus grandes frutos. Y no estamos hablando de poca cosa; hablamos de US$ 400:000.000 o US$ 500:000.000 cuando aquí hay fenómenos sociales que se arreglarían con US$ 100:000.000. Pero eso se está perdiendo de una manera escandalosa, porque cuando hablamos del precio del combustible -y disculpen el comentario- no sale en ninguna gráfica cuánto vale el transporte; cuando hablamos de determinadas utilidades que entran al país nunca hablamos de cuánto cuesta el transporte. ¿Qué beneficio puede traer a toda la cadena productiva el transporte en barcos uruguayos de la producción uruguaya?

No quiero ocupar más tiempo del que nos ha dispensado la Comisión; quería hacer estas puntualizaciones que me parecían importantes.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Saludo a la delegación que nos visita.

He escuchado con atención; el tema de las dragas también tiene connotaciones desde el punto de vista de los costos que el país tiene que afrontar. Nosotros tenemos datos acerca de que estas dragas -la Cosmo I y la Beachway- son de Riovía S.A., que participó en la obra Martín García, y de Boskalis S.A., que intervino en el dragado del acceso al puerto de Montevideo. Sabemos cuál es el doble juego que hay aquí, más allá de que en el caso de Martín García no estemos pagando porque hay un grave problema por el que no se están cumpliendo los contratos; es una situación muy difícil para el país, es un tema tremendo.

Concretamente, Boskalis S.A. va a cobrar US$ 8:000.000 por hacer la obra. Es una cosa casi escandalosa, porque sabemos bien que con las dragas 7 y 9 que tiene la ANP se puede hacer ese dragado con un costo estimado de US$ 1:000.000 o US$ 1:500.000 y, como señalaron los miembros de la delegación, inclusive las dragas son más modernas.

Ese tema es realmente dramático. Nosotros estamos observando permanentemente el río Uruguay y sabemos que aun cuando se pudiera comenzar un cabotaje no tendría las características que quisiéramos, pero el desarrollo de la forestación genera determinadas necesidades. Y esto no pasa sólo con las forestadoras -como el caso de M´Bopicuá y demás-, el tema se ha planteado, inclusive, con un conjunto de productores graneleros -sobre todo de cebada- que están viendo la posibilidad de que rápidamente se instalen trabajos de cabotaje en la zona, por los costos de los fletes. Pero si el cabotaje se iniciara para el transporte de la cebada, probablemente los cítricos también saldrían de Paysandú por esta vía. El tema es el dragado, y sabemos que el dragado está trabado, que el interior del país y el litoral hemos quedado como rehenes.

En cuanto al proyecto, me parece que esta parte que se ha votado en el Senado con relación a esto es altamente justo. Pero me queda una inquietud, porque pienso que esto hay que verlo más globalmente, y este es un aspecto de la cuestión. Inclusive, el propio gremio señala el tema de los porcentajes de trabajadores y las leyes que existen. Es decir que hay como una especie de fragmentación de cosas que están desperdigadas y que, quizás, si fueran juntas tendrían una mayor incidencia. Creo que tanto las organizaciones sociales como nuestro ámbito legislativo tienen necesidad de ver el conjunto para reestructurar o mejorar lo que se pueda.

Es cierto que hay una fuerte operativa hacia la desregulación, pero también es cierto que ha fracasado. Creo que es uno de los aspectos que hay que tener en cuenta. A mi juicio, esas iniciativas han fracasado porque han

demostrado que en realidad el país productivo, el país que necesitamos, el país que necesita el agro, el país que comienza nuevamente a tener un funcionamiento relativamente interesante, no se condice con la situación que tenemos.

En definitiva, estamos de acuerdo con lo planteado. Además de entender los datos que nos trae el gremio y asimilarlos, debemos preguntar si no es necesario -por supuesto que por lo menos en nuestra fuerza política ya lo estamos viendo así- entenderlo desde el punto de vista programático y de los planes. También debemos mencionar la importancia que tendría la participación de las organizaciones sociales -en este caso, este gremio- y también de otros ámbitos. Es decir que habría que conjugar un poco ese conjunto de leyes o propuestas que hay para ir reconstruyendo una política de transporte fluvial y marítimo adecuada a las necesidades brutales que tenemos.

Como dato puedo decir que me he movido con respecto a la Cosmo I. Esta draga tiene todo el sistema eléctrico destrozado, se encuentra en un dique argentino y hay pocas posibilidades de que Riovía S.A. o Boskalis la tengan aquí nuevamente dragando.

SEÑOR ROSSI.- ¿Por el costo de la reparación?

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- No. Al no estar cumpliendo adecuadamente con lo que tendrían que hacer en el canal Martín García -este es un problema serio y por eso no le estamos pagando-, se trasladan y hacen una combinación extraña y malévola: le sacan el trabajo a las dos dragas uruguayas -la 7 y la 9- que están totalmente en condiciones de hacer el dragado por succión y demás, porque no tienen que hacer pie de muro sino el acceso. Ellos están haciendo este trabajito por US$ 8:000.000 y nosotros lo podemos hacer -lo reitero porque esto es muy doloroso- por US$ 1:500.000.

SEÑOR PRESIDENTE.- La delegación venían a plantear, de alguna manera, su discrepancia con el artículo que fuera votado en el Senado. Si no interpreté mal, tienen otra visión del tema.

El 30 de abril, en la Comisión respectiva del Senado se aprobó por unanimidad esta redacción, desvirtuando a mi juicio -y compartiendo lo que decían ustedes- lo que en su momento fue el tratamiento de la ley de reactivación productiva, donde se permitía el ingreso de buques a cualquier lugar navegable del país con cualquier bandera.

Haciendo una lectura rápida -tendremos que mirarlo con más detenimiento- observamos que acá se cambiaron las reglas. Tomé nota de algunos puntos que fueron claramente explicados, que me parecen importantes, que van a enriquecer el trabajo de la Comisión y que nos van a permitir ocuparnos individualmente del tema, pero quería que me aclararan una duda. Si no entendí mal, ustedes estaban de acuerdo en que siguiera vigente el mismo artículo 1º de la Ley Nº 12.091 contra el artículo que se redactó en la Comisión del Senado. ¿Es así?

SEÑOR FRANCO.- Diría que la inquietud del señor Diputado Domínguez es la que nosotros desde hace muchos años concebimos como la necesaria coordinación de transporte y que haya una ley en tal sentido, es decir, que atienda el desarrollo de la marina mercante y fluvial fundamentalmente, para la salida de la producción

En ese sentido, el señor Diputado Domínguez ponía algún ejemplo, como el de la inquietud de algunos productores de Paysandú sobre todo en torno al tema de la cebada. Podemos decir que nosotros hemos tenido contactos con la Junta Departamental de Río Negro e, inclusive, con algunos sectores de la producción del litoral hemos llegado hasta a pergeñar proyectos, por ejemplo, sobre la implementación de convoyes de barcaza o de barcazas autopropulsadas para la salida de esa producción. Inclusive, con algunos técnicos hemos visto algunas contradicciones que se generan a partir de la construcción del puerto de M´Bopicuá, que desde ya está marcado por lo menos con algunas limitaciones debido a que está ubicado al norte del Paso Barrizales. Ese puerto fue construido para que allí operen barcos del tipo Panamax, de 40.000 o 50.000 toneladas y eso sin duda hará que tengan que salir a menos de media carga debido a que el Barrizal no le va a dar el calado suficiente, lo que implica que sea necesario que por lo menos esté dragado permanentemente. Insisto: eso ya marca con grandes limitaciones al puerto de M'Bopicuá.

Esto también demuestra que es necesaria la consulta -pensamos que tendría que ser un ámbito multidisciplinario, donde puedan participar todos los sectores involucrados- a los efectos de elaborar una reglamentación, una norma activa sobre la coordinación del transporte a fin de que permita atender todos esos aspectos.

En cuanto a la inquietud del señor Presidente, podemos decir que estamos de acuerdo con la derogación del artículo 154. Eso está claro. Su finalidad ha sido la desregulación y la flexibilización, por lo tanto, nosotros estamos de acuerdo con la derogación. Lo que simplemente señalábamos es la posibilidad de que pudiera haber alguna duda, que pudiera surgir alguna situación que ameritara una aclaración o que el proyecto de ley fuera claro en torno al tema del llamado a licitación, porque nosotros no podemos negar la posibilidad de que empresas extranjeras liciten.

Lo dijimos a título expreso: nosotros no vamos a desarrollar cuál es nuestro parecer en torno al tema. Creo que el señor Diputado Domínguez lo expresaba con mayor claridad. Nos parece una sinrazón que se esté llamando a dragas extranjeras a dragar cuando el país tiene no solamente las dragas sino los técnicos; además, son dragas mucho más modernas que estas, que han demostrado estar totalmente obsoletas desde el punto de vista de la operatividad.

Reitero que estamos de acuerdo con la derogación del artículo 154 y que en aras de permitir el acceso a un llamado a licitación que el país pueda hacer en su momento, por lo menos podría despejar esa limitación que podría significar que una condición "sine qua non" para la presentación a la licitación fuera la adopción de bandera uruguaya "a priori" y que, de alguna manera, se estableciera -creo que el proyecto lo recoge- que una vez ganada la licitación, entonces sí obligatoriamente deberá adoptar bandera uruguaya, con lo que eso conlleva desde el punto de vista de la normativa en materia de relaciones laborales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguramente, la inquietud planteada será insumo de trabajo para todos nosotros.

La Comisión agradece la presencia de los invitados.

(Se retira de Sala la delegación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y afines)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)